, 7 MA

M E M O I R E S

déposés à la
COMMISSION PARLEMENTAIRE
sur la
REGIONALISATION DU TRANSPORT
EN COMMUN

Octobre 1982

BIBLIOTHÈQUE
6 OCT 1982
LEGISLATURE, QUEBEC

PRÉFACE

La proposition gouvernementale sur la réforme du transport en commun dans la région de Montréal a suscité beaucoup d'intérêt dans le milieu des personnes handicapées de cette même région.

Le présent document apporte les réactions de deux associations d'usagers de services locaux de transport adapté: Le Regroupement des Usagers du Transport Adapté de la CUM inc., l'Association des Usagers des Transports Adaptés aux personnes handicapées de la Rive Sud de Montréal inc.

Transport 2000 ajoute une analyse des enjeux régionaux du développement du transport adapté dans la région de Montréal.

Ce travail, réalisé à l'aide d'une subvention de l'Office des personnes handicapées du Québec, n'a été rendu possible que grâce à la collaboration des agents de développement de l'Office, de plusieurs associations de la région ainsi que de nombreux individus impliqués dans le transport adapté de leur localité tant sur la Rive Nord que sur la Rive Sud.

MEMOIRE PRESENTE A
LA COMMISSION PARLEMENTAIRE
SUR LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT
L'ORGANISATION ET LA FINANCEMENT DU TRANSPORT
EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL

PAR

LE REGROUPEMENT
DES USAGERS DU TRANSPORT ADAPTE DE LA
COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL INC.

Septembre 1982

2275, rue Laurier est, Montréal (Qc) H2H 2N6 tel: 523-6746

PRÉSENTATION
HISTORIQUE
PRINCIPES
LE CADRE FINANCIER
LE CADRE INSTITUTIONNEL
PROBLÉMATIQUES URGENTES
RECOMMANDATIONS
CONCLUSION

PRESENTATION

Le Regroupement des Usagers du Transport Adapté de la communauté urbaine de Montréal, dont le but est la promotion et la défense des droits des personnes handicapées concernant le transport adapté à la communauté urbaine de Montréal, désire vous soumettre ses commentaires et propositions sur la réforme de l'organisation du transport en commun dans la région de Montréal.

Selon nos lettres patentes reçues le 3 novembre 1980, les principaux objectifs de notre organisme sont les suivants:

1° Regrouper les usagers actuels et éventuels du service de transport adapté pour les personnes handicapées de la communauté urbaine de Montréal;

2° Représenter les intérêts des usagers dans toutes les discussions concernant le transport adapté;

3° Surveiller la qualité du service de transport;

4° Informer les personnes handicapées sur le service de transport adapté;

5° Favoriser les mises sur pied d'autres comités d'usagers dans différentes municipalités;

6° Faire des études, inventorier les besoins et constituer des dossiers pour améliorer le service de transport adapté.

HISTORIQUE

En juin 1978 fut promulguée la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. En avril 1979, l'article 67 de cette loi obligeait les organismes publics de transport à assurer le transport en commun des personnes handicapées sur leur territoire.

En avril 1980, la C.T.C.U.M. prenait en charge le service de transport adapté. A ce moment, sa clientèle était de 300 personnes handicapées par jour. Présentement, le service de transport adapté couvre tout le territoire de la communauté urbaine de Montréal et dessert 700 personnes handicapées par jour. Entre temps, il y eut l'Année Internationale de la Personne Handicapée et la tenue du Sommet socio-économique. Il nous apparaît important d'attirer l'attention de la commission sur le fait que déjà, dans le rapport du Sommet socio-économique sur l'intégration sociale de la personne handicapée, à la section 2.4, Transport adapté, dans les acquis et engagements, il est écrit: "Le Ministère des Transports du Québec va encourager la participation des usagers dans le processus de consultation."(1)

Moins d'un an après la tenue de ce Sommet le Ministère des Transports du Québec semble nous avoir oublié. Nous aurions cru que cette proposition de réforme régionale du transport en commun aurait pu contenir des éléments concernant le transport adapté pour les personnes handicapées. Nous aurions cru qu'une section spéciale aurait traité des problèmes urgents de transport adapté inter-rives, d'admissibilité, d'exploitation, d'équipements...

Mais il n'en est rien et nous trouvons regrettable cette incohérence de la part de nos dirigeants. En effet, quatre ans après la promulgation d'une loi visant l'intégration sociale de la personne handicapée et moins d'un an après la tenue d'une conférence socio-économique servant à consolider certains des acquis, le gouvernement soumet une proposition extrêmement importante sur la réforme du transport en commun dans la région de Montréal et trouve le moyen d'ignorer complètement les citoyens handicapés et leurs problèmes de transport.

(1) Synthèse des engagements des participants au Sommet socio-économique sur l'intégration de la personne handicapée par l'ensemble des organismes de promotion, Décembre 1981.

PRINCIPES

Les principes directeurs de notre position en rapport à la proposition gouvernementale sont:

1° Assurer la participation des usagers handicapés aux décisions relatives au transport adapté;

2° Permettre aux usagers handicapés l'utilisation de tous les services de transport adapté au Québec;

3° Freiner la hausse des coûts d'exploitation;

4° Diversifier les moyens de transport adapté afin de répondre adéquatement aux besoins des différents types de clientèles handicapées;

5° Améliorer la qualité des services de transport adapté.

LE CADRE FINANCIER

C'est au niveau de l'Organisme Régional de Transport que devraient être discutés les remaniements à apporter aux participations financières respectives du Ministère des Transports du Québec, des municipalités et des usagers suite à la régionalisation du transport adapté.

Ce devrait être aussi la responsabilité de l'Organisme Régional de Transport de suggérer aux transporteurs locaux des mesures favorisant un service efficace et ce, à un meilleur coût.

A. Modifications des moyens de transport existants.

1° Nous croyons que de légères modifications apportées à l'accessibilité du transport régulier, que ce soit les autobus, le métro souterrain, le métro de surface, les trains de banlieue, permettraient à plus de personnes handicapées de se déplacer autrement que par un service de transport adapté.

2° De plus, la subvention à l'utilisation de la voiture taxi permettrait à des personnes handicapées ambulatoires de se déplacer plus efficacement. Tout ceci diminuerait les coûts d'exploitation en réduisant les besoins en véhicules adaptés.

B. Participation des usagers à des comités d'exploitation.

Nous croyons également que la participation des usagers handicapés à un comité d'exploitation du service de transport adapté résoudrait dès la base des problèmes d'exploitation et réduirait considérablement les coûts tout en améliorant le rendement du service de transport.

LE CADRE INSTITUTIONNEL

Nous insistons pour que soit reconnu le droit aux usagers handicapés de participer aux décisions relatives au transport adapté. En nous basant sur les recommandations des documents suivants: "Synthèse des engagements des participants au Sommet socio-économique sur l'intégration de la personne handicapée par l'ensemble des organismes de promotion, juillet 1981" et "Mémoire présenté par le Comité de Liaison des Handicapés Physiques du Québec à la table sectorielle Transports", nous proposons:

1° L'organisation au niveau régional.

Qu'un représentant de l'Office des Personnes Handicapées du Québec soit nommé au conseil de l'Organisme Régional de Transport.

Qu'a la commission consultative permanente de l'Organisme Régional de Transport siège un usager du transport adapté.

Parmi les diverses tâches de cet organisme, nous lui proposons de voir à l'intégration inter-rives des réseaux de transport adapté pour les personnes handicapées.

2° L'organisation au niveau local.

En ce qui concerne le territoire de l'ile de Montréal, nous recommandons qu'un usager siège au comité d'exploitation de la CTCUM. Le réprésentant des usagers du transport adapté serait obligatoirement membre du Regroupement des Usagers du Transport Adapté de la C.U.M. Inc.,.

PROBLEMATIQUES URGENTES

A. L'intégration inter-rives des réseaux de transport adapté pour les personnes handicapées.

Présentement, nous vivons une situation où plusieurs personnes handicapées de l'île de Montréal perdent des possibilités d'emploi soit à Laval, soit à Longueuil, parce qu'aucune entente de service n'existe entre la C.T.C.U.M., la C.T.R.S.M. et la C.T.L., concernant le transport de personnes handicapées.

Comment peut-il être alors possible d'établir un plan complet de réintégration, comprenant l'aspect travail, études et vie sociale, quand un manque de transport adéquat risque de contrecarrer le moindre projet?

A quoi sert de débloquer des fonds en vue de soutenir un centre d'emploi spécialisé dans le placement de personnes handicapées lorsque le service de transport adapté ne permet pas de se rendre à l'endroit convoité?

Les personnes non-handicapées peuvent, sans difficulté bien qu'à un coût plus élevé, se déplacer de Montréal vers Laval ou Longueuil. Cela reste impossible pour les personnes handicapées.

Il faut bien sûr que des changements de fond soient réalisés dans les structures du transport adapté de la région de Montréal; cependant, il est urgent de trouver des aménagements temporaires mais efficaces permettant le transport inter-rives.

B. Problèmes relatifs à l'admissibilité.

1° Clientèle non-admissible à cause du handicap.

Il existe une clientèle de personnes handicapées qui pourraient répondre aux critères d'admissibilité du transport adapté mais qui sont rejetées à cause de leur handicap. Nous désirons citer ici les personnes ayant une déficience mentale et celles qui ont un handicap visuel.

Nous croyons qu'il est urgent qu'un comité d'admissibilité

siège afin que soient étudiés ces cas particuliers.

2° Clientèle non-admise à cause du moyen de locomotion.

Toutes les personnes handicapées ne se déplacent pas en chaise roulante. Plusieurs médecins recommandent à leurs patients d'utiliser des appareils plus susceptibles de pallier à leur handicap. Parmi ceux-ci citons la chaise Amigo, genre de tricycle motorisé.

Pour d'autres personnes, la seule possibilité de pouvoir se déplacer demeure l'utilisation d'une civière.

Ces personnes se voient refuser l'admissibilité au transport adapté pour des raisons de sécurité. Le système d'attache des minibus montréalais ne peut être utilisé ni pour les chaises Amigo ni pour les civières. De plus, personne au sein de la C.T.C.U.M. n'est chargé de trouver une solution à ce problème. Pendant ce temps, ces personnes handicapées ne peuvent réaliser un plan de réintégration sociale.

Nous nous posons donc la question: Le transport doit-il être adapté à nos besoins ou bien devons-nous nous adapter à notre service de transport? La réponse nous paraît évidente...

C. Accès à tous systèmes de transport adapté.

De plus en plus les personnes handicapées voyagent à travers le Québec, que ce soit dans le cadre de leur travail ou pour leurs loisirs.

Arrivée dans une ville de la province, la personne handicapée ne peut se déplacer si elle ne possède pas sa propre voiture. Pourquoi? Parce qu'elle ne peut utiliser le service de transport adapté d'une autre ville pour la seule raison qu'un critère d'admissibilité au transport adapté exige d'être résident dans la ville du service de transport adapté.

Mais les personnes non-handicapées peuvent se déplacer dans toutes les villes à travers le Québec sans que personne ne demande une preuve de citoyenneté de cette ville.

C'est pourquoi nous suggérons l'idée que lorsqu'une personne handicapée est admise à un service de transport adapté, elle le devienne également partout à travers le Québec.

RECOMMANDATIONS

Nous recommandons:

1° Que soit reconnu aux usagers handicapés le droit de participer aux décisions relatives au transport, tant au niveau de l'exploitation que de l'orientation et de l'admissibilité.

2° Qu'un mandat clair et précis soit confié à l'Organisme Régional de Transport en matière de planification et de coordination du transport adapté à l'échelle régionale.

3° Que siège au conseil de l'Organisme Régional de transport un représentant de l'Office des Personne Handicapées du Québec.

4° Que l'intégration inter-rives des réseaux de transport adapté pour les personnes handicapées relève de l'Organisme Régional de Transport.

5° Que l'Organisme Régional de Transport veille à établir les normes sécuritairesdevant être respectées à bord des véhicules adapté pour convenir à tous les différents types de handicaps.

6° Qu'a la commission consultative permanente de l'Organisme Régional de Transport siège un usager du transport adapté.

7° Qu'un représentant de RUTA siège au comité d'exploitation de la CTCUM.

8° Qu'un comité d'admissibilité soit formé au niveau local et qu'à la CTCUM un représentant de RUTA siège sur ce comité.

9° Que soit étudiée la possibilité de rendre accessibles les trains de banlieue et les autobus réguliers à différentes clientèles de personnes handicapées.

10° Que des ententes soient conclues entre les commissions de transport et les compagnies de taxis afin de desservir les personnes handicapées ambulatoires.

11° Que des aménagements d'urgence temporaires mais efficaces soient mis en place afin de permettre le plus tôt possible l'intégration inter-rives des réseaux de transport adapté en attendant de meilleures structures permanentes.

12° Que lorsqu'une personne handicapée est admise à un service de transport adapté, elle le devienne également partout à travers le Québec.

CONCLUSION

Par ce mémoire, le Regroupement des Usagers du Transport Adapté veut vous souligner son désir de participer activement à toute réforme permettant d'améliorer la qualité des services de transport adapté et d'en accroître l'efficacité.

Nous espérons que, malgré une absence de mention de nos besoins dans cette réforme gouvernementale, le Ministère des Transports acceptera de se souvenir de ses engagements lors du Sommet socio-économique et nous redonnera, à travers nos recommandations, un droit légitime de participation.

M Ē M O I R E

DE

L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS ADAPTĒS

AUX PERSONNES HANDICAPĒES DE LA RIVE-SUD DE MONTRĒAL INC.

Septembre 1982

INTRODUCTION

La loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, promulguée en juin 1978, découle du respect des principes de normalisation et d'intégration. L'article 67 de cette même loi obligeait dès avril 1979 les organismes publics de transport, dont la Commission de transports de la Rive-Sud, à assurer le transport en commun des personnes handicapées sur leur territoire.

Lors du Sommet socio-économique en décembre 1981 pour l'intégration de la personne handicapée, M. Michel Clair, ministre des transports, annonçait que le budget du transport adapté public devrait passer pour 1982-1983 de 4.1 à 9.1 millions. M. Clair invitait également les communautés urbaines et les commissions de transport à avoir au sein des comités aviseurs, des représentants des personnes handicapées, et s'engageait conjointement avec l'Office des personnes handicapées du Québec à doter le ministère d'un tel comité afin d'impliquer au maximum les personnes handicapées dans l'élaboration et les améliorations à apporter au niveau du programme de transport adapté public.(1)

De ce qui précède, il était raisonnable de croire que la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, traiterait du transport adapté public. Il n'en est rien.

Faut-il encore une fois rappeler que "dans le développement et la mise en oeuvre de politiques axées sur l'intégration des personnes ayant une déficience physique ou mentale et sur leur participation maximale aux activités normales de la vie, l'accès à des moyens de transport adapté aux besoins représente un aspect fondamental".(2)

Il nous apparaît donc incohérent, Messieurs, qu'un gouvernement responsable de mesures législatives visant l'intégration de la personne handicapée ignore cette dimension justement dans un dossier qui est l'épine dorsale du quotidien de la personne handicapée.

---

(1) Rapport du Sommet socio-économique. Intégration sociale. thème 2 p. 155-156

(2) L'intégration de la personne handicapée. (Conférences socio-économiques du Québec, p. 96)

HISTORIQUE

Quelques mois après l'entrée en vigueur de l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, le Groupement des associations de personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal formait, dès septembre 1979, avec l'Association régionale de loisirs pour handicapés de la Rive-Sud de Montréal, un comité ad hoc sur le transport adapté.

Nous considérant comme les intervenants du milieu les plus sensibilisés aux conditions de vie des personnes handicapées, il nous appartenait, pensions-nous, de collaborer au Plan de développement que la Commission de transport de la Rive-Sud avait, de par la loi, l'obligation de présenter au Ministère des transports du Québec. Après une concertation faite auprès des personnes handicapées et des associations du milieu, nous prenions contact avec les dirigeants de la Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal et le Conseil des maires de la Rive-Sud afin de les sensibiliser aux besoins des personnes handicapées et de l'importance de notre participation à l'élaboration du Plan de développement destiné à une clientèle que nous avions le mandat de représenter.

Force nous fut de constater que ledit plan ne respectait pas les principes qui avaient inspiré la loi, soit l'intégration des personnes handicapées. Comment concevoir un transport public qui sélectionnerait les buts de déplacement de ses usagers, fermerait le soir et les week-end?

Suite à nos représentations, la CTRSM accepta d'inclure tous les motifs de déplacement, assurait le service le soir, samedi/dimanche et ajoutait un véhicule à la flotte prévue.

Le transport adapté aux personnes handicapées débutait sur la Rive-Sud le 1er décembre 1980. Selon la recommandation au Ministère des transports du Québec, un comité d'admission de trois (3) personnes fut mis sur pied, soit un représentant de la CTRSM, un représentant du transporteur et un représentant des personnes handicapées nommé par l'OPHQ sur une proposition du GAPHRSM. Depuis ce temps, la représentante des personnes handicapées au Comité d'admission travaille en

étroite collaboration avec le Comité ad hoc du transport adapté. Elle consulte les associations de personnes handicapées pour définir les critères d'admissibilité. Son mandat comprend aussi la sensibilisation de la clientèle et des intervenants du milieu aux objectifs du transport adapté et à la problématique de la personne handicapée; elle assure une communication entre les personnes handicapées et la CTRSM. L'AUTAPH la compte parmi ses membres, lui fait des recommandations et lui apporte un soutien technique.

Après un an d'opération du transport adapté, un questionnaire fut envoyé aux usagers afin de sonder leur degré de satisfaction. Une rencontre invitant la clientèle du service de transport fut organisée pour leur faire connaître la problématique du transport adapté et l'importance de s'associer en tant qu'usager d'un service collectif.

C'est le 13 novembre 1981 que l'Association des usagers des transports adaptés aux personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal (AUTAPHRSM) obtenait ses lettres patentes. Ses objectifs sont entre autres:

- regrouper les usagers;
- assurer une représentation auprès des organismes gouvernementaux et para-gouvernementaux;
- servir d'intermédiaire entre la CTRSM, le transporteur et l'usager;
- jouer un rôle de surveillance afin que le service de transport adapté public réponde aux objectifs de normalisation et d'intégration;
- mettre sur pied des projets de recherche et de consultation dans le but de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées en matière de transport adapté.

PROBLÉMATIQUE PRÉDOMINANTE

1. - Les enfants qui ont moins de douze (12) ans ne sont pas admissibles au transport adapté de la CTRSM. Les principales raisons invoquées sont d'ordre technique tel l'équipement pour assurer la sécurité et les politiques face aux accompagnateurs.

Il faut noter que la Montérégie présente pour les années 1981-86 un taux d'accroissement de la population de 9,5%, comparativement à 2,8% pour le reste de la province. Dans la sous-région de Longueuil, ce taux d'accroissement s'élève à 15,3%, ce qui signifie que notre région est la plus jeune avec un pourcentage pour les 0-17 ans de 3,2% (1981) et 3,1% (1986), avec une baisse plus faible qu'ailleurs pour les années 1981-86, soit 1% (2 à 4% pour les autres sous-régions). A partir d'un taux de prévalence de 3,9 pour mille de la population 0-4 ans dans la sous-région de Longueuil, 148 enfants auraient une déficience mentale moyenne, sévère ou profonde en 1981 (171 en 1986), et 20 parmi eux fréquenteraient un centre de jour (59 en 1986).(1)

Pour mesurer l'ampleur de ce point de problématique, il faut savoir que ces données ne sont qu'un aperçu concernant la déficience mentale et encore seulement en ce qui regarde les services de Centres de jour. Restent toutes les autres catégories d'enfants handicapés (moteurs, autistiques) pour lesquels nous n'avons pas de statistiques.

2. - La politique du Ministère des transports du Québec exclut le transport institutionnel. Cependant le transport adapté aux personnes handicapées de la CTRSM a desservi jusqu'en novembre 1981, 128 personnes originant des Centres d'accueil d'hébergement. Nous croyons que le retrait de ces personnes du service de transport adapté public est injuste. Cette politique isole les personnes handicapées qui n'ont souvent pas d'autres choix que de vivre en institution. Le seul transport assuré par le Centre d'accueil est le transport médical. Qui plus est, une personne handicapée vivant à domicile et profitant du transport adapté s'en voit priver le jour où elle doit résider dans un établissement du réseau des affaires sociales.

---

(1) Plan de réorganisation 1981-84 pour le secteur de déficience mentale de la région de la Montérégie (CRSSS-81)

Selon une étude du MAS en 1980, $6 millions étaient affectés au transport institutionnel[1] soit:

. Centres d'accueil et de réadaptation
282 véhicules
123 chauffeurs
43 accompagnateurs
pour un budget de $3,4 millions

. Centres hospitaliers
50 véhicules
pour un budget de $700,000.00

. Centres d'accueil d'hébergement
45 minibus
45 chauffeurs
pour un budget de $927,000.00

Pour le transport scolaire, même s'il s'avère impossible de compiler les ressources utilisées pour des enfants ayant des besoins spéciaux, on estime que les sommes consenties sont de l'ordre de $4 millions[2].

Afin de pallier aux lacunes du transport institutionnel en regard des personnes handicapées vivant en centres d'accueil et par conséquent non admissibles au transport de la CTRSM, nous, de l'association des usagers avons suscité des rencontres entre le CRSSS Montérégie, les directeurs généraux des Centres d'accueil touchés par la politique du MTQ, le comité d'admission et un représentant de l'OPHQ. Aucun résultat n'a été obtenu jusqu'à maintenant.

3. - Un usager du transport adapté de la CTRSM ne peut utiliser un autre service de transport adapté à ses besoins en dehors du territoire juridique de la Commission. Ex: un usager de la Rive-Sud ne peut se prévaloir du transport de la CTCUM ou de la CTL, ou de la ville de Québec comme tout citoyen peut le faire. Ce qui signifie que pour la région métropolitaine, trois commissions de transport se chevauchent sans assurer les déplacements des usagers de la CTRSM sur tout le territoire de la CTCUM et de la CTL.

(1) L'intégration de la personne handicapée, 6.2.2 p. 99 (Les conférences socio-économiques du Québec)
(2) Idem

4. - Les véhicules de la CTRSM sont sous-utilisés à certaines heures et sur-utilisés à d'autres. De plus, la clientèle du transport adapté de la CTRSM est de 20,3% en fauteuil roulant et 42,7% de ces usagers ont un accompagnateur en tout temps. Les personnes ambulatoires sont fort majoritaires et seulement 13,7% de ces usagers requièrent un accompagnateur en tout temps.

Les minibus n'ont que deux sièges indépendants et un court banc commun. Les accompagnateurs des personnes en fauteuil roulant utilisent ces sièges, ce qui laisse moins de places pour les usagers ambulatoires.

5. - Le comité d'admission de la CTRSM a reçu de nombreuses demandes de personnes qui ont des problèmes de mobilité telles que des personnes âgées ou accidentées mais qui ne peuvent être admises au transport adapté de la CTRSM ne répondant pas aux critères d'une personne handicapée. Ces personnes ne peuvent utiliser le transport en commun régulier. Les chauffeurs ne sont pas sensibilisés à leurs difficultés et il n'y a pas de modifications apportées à la flotte actuelle pour y pallier.

RECOMMANDATIONS

1. - compte tenu des réalités démographiques de la région, que la CTRSM facilite le transport aux enfants ayant une déficience physique ou mentale pour leur permettre de commencer le plus tôt possible le processus d'intégration.

- que les minibus/véhicules soient dotés de sièges sécuritaires pour les enfants.

- que les Centres de jour et Centres d'accueil et de réadaptation mis sur pied par le MAS pour l'intégration des enfants handicapés prévoient avec le MTQ ou encore avec des établissements du réseau du MAS qui possèdent de l'équipement, des modalités pour assurer un service de transport à leur clientèle de 0-12 ans et surtout pour celle de 0-6 ans qui ont besoin de stimulation précoce pour favoriser leur intégration au système scolaire régulier.

2. - que dans un premier temps, tel que suggéré par le CRSSS Montérégie (21/12/81), s'effectue la mise sur pied d'un transport adapté sur une base de services partagés entre les centres d'accueil.

- que le MTQ, conjointement avec le MAS, délimitent de façon claire le rôle du réseau des affaires sociales et celui de la CTRSM dans le domaine du transport adapté et affectent les budgets en conséquence.

- que des ententes soient faites entre le MAS, MEQ et MTQ pour rendre accessibles les véhicules qui ne sont pas utilisés à leur capacité maximale (minibus des Centres de jour, véhicules scolaires et autres).

3. - que lorsqu'une personne handicapée est admise à un service de transport adapté, la carte émise à cette fin puisse être valide dans toutes les régions du Québec où existe un tel service.

4. - que la CTRSM se prévale de la nouvelle règlementation du taxi en établissant des ententes avec des compagnies de taxi et ce, par soumissions publiques, afin d'assurer une exploitation plus rationnelle du service de transport adapté et d'en réduire les coûts tel que démontrés dans d'autres pays européens. Ainsi la CTRSM répondra mieux aux besoins réels de la clientèle ambulatoire, ce qui permettra d'atteindre vraiment les objectifs visés par la mise sur pied de ce service public et d'en justifier les investissements.

5. - que la CTRSM organise pour ses chauffeurs une campagne de sensibilisation aux difficultés rencontrées dans le transport en commun régulier par les personnes en perte d'autonomie.

- que la CTRSM apporte des modifications à l'équipement régulier, par exemple: sièges réservés à l'avant, mains courantes, marchepied moins élevé, couleurs contrastantes sur le rebord de la première et dernière marche, affichage du numéro de circuit d'autobus au bas du pare-brise.

- que les chauffeurs annoncent le nom des arrêts d'autobus pour les personnes handicapées visuelles, mentales ou analphabètes.

6. - compte tenu que l'AUTAPHRSM a obtenu de la CTRSM que les motifs de déplacement n'aient pas préséance dans la répartition du transport et que le contractuel ne demande pas à l'usager le but de déplacement lors de la réservation, nous recommandons que le transporteur ne soit pas tenu de fournir de telles statistiques à la CTRSM, étant donné que celles-ci ne sont pas exactes du fait que le répartiteur présume de la destination de l'usager.

CONCLUSION

Nous espérons que malgré l'oubli de notre existence dans la présente proposition gouvernementale, vous reconnaîtrez la légitimité de notre représentation ainsi que l'importance et la rentabilité qu'apportera sa mise en application. Si cela est, à notre grand avantage et aussi à celui de notre société québécoise, le transport en commun adapté permettra à la personne handicapée de devenir un citoyen à part entière.

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ PAR

TRANSPORT 2000 QUÉBEC

septembre 1982

TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION 1

II. ANALYSE DE LA SITUATION 3

A. LE TRANSPORT LOCAL

1. Généralités 3

2. A l'intérieur des trois commissions de transport 4

3. A l'intérieur des municipalités 4

B. LE TRANSPORT RÉGIONAL

1. Entre les trois commissions de transport 6

2. Entre les diverses municipalités 6

3. Accessibilité au centre de Montréal 7

C. L'ADMISSIBILITÉ UNIVERSELLE 8

LA PARTICIPATION DES USAGERS 8

D. LE CADRE FINANCIER 9

III. RECOMMANDATIONS 10

IV. CONCLUSION 15

I. INTRODUCTION

La Loi 9, sanctionnée en juin 78, donnait un certain cadre juridique au développement du transport adapté en incitant les organismes publics de transport à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'ils desservent.

Depuis, non seulement sur le territoire des organismes publics de transport mais aussi sur celui de plusieurs municipalités ou regroupements de municipalités sont nés et se sont développés, des systèmes de transport adapté fort différents les uns des autres. Il y a tout lieu de croire que nous assisterons au cours des prochaines annnées à la création de beaucoup d'autres petits réseaux les uns à côté des autres, desservant chacun leur territoire avec plus ou moins d'efficacité et de respect des besoins de leurs clientèles. Il ne faudrait pas croire que les nombreuses difficultés que rencontre l'organisation du transport adapté ne sont attribuables qu'à la jeunesse des institutions. L'hermétisme des organisations locales et l'absence de planification régionale sont des facteurs plus spécifiques.

Nous nous attendons à ce que le gouvernement provincial, à cause de sa large participation au financement du transport adapté, profite de la réforme du transport en commun dans la région de Montréal pour installer au niveau régional un mécanisme d'intervention, de coordination et de planification du développement du transport des personnes à mobilité réduite dans la région de Montréal.

Les personnes handicapées auxquelles nous référerons dans ce mémoire sont des personnes dont la mobilité et/ou l'autonomie sont gravement réduites de façon persistante et significative à cause d'un handicap moteur, sensoriel

ou intellectuel et qui ont des besoins spéciaux en matière de transport.

Cependant nous trouvons important de décrire les différences notables dans le degré du handicap relié au transport. En effet, la pertinence des recommandations est liée à l'adéquation des solutions proposées à des problèmes de mobilité relativement diversifiés.

Il s'agit de:

- personnes handicapées dont l'autonomie est affectée par un handicap sensoriel (principalement visuel) ou mental. Ces personnes marchent sans difficulté et leur résistance physique n'est pas réduite de façon significative;
- personnes handicapées dont la mobilité et l'autonomie sont affectées par un handicap physique. Ces personnes peuvent marcher mais difficilement et leur résistance physique connaît des limites significatives;
- personnes handicapées dont la mobilité et l'autonomie sont affectées par un handicap physique sévère. Ces personnes doivent utiliser un fauteuil roulant pour accomplir la plupart ou la totalité des activités de leur vie quotidienne;

Parmi ces dernières, certaines personnes sont capables de transférer seules et "facilement" de leur chaise roulante à un siège de véhicule. D'autres, en sont incapables et doivent demeurer assises dans leur fauteuil roulant durant le transport. ELLES SONT, EN FAIT, LES SEULES QUI AIENT EXPRESSÉMENT BESOIN D'UN VÉHICULE SPÉCIALEMENT ADAPTÉ POUR SE DÉPLACER.

Il n'existe pas de relevés statistiques pour évaluer de façon précise le nombre de personnes à besoins spéciaux en transport pour la région de Montréal. Le plus souvent, c'est, en effet, la mise en place d'un service de transport adapté qui révèle des besoins jusque là totalement ignorés.

3/...

II. ANALYSE DE LA SITUATION

A. LE TRANSPORT LOCAL

1. Généralités

La participation des personnes handicapées à la vie communautaire de leur milieu dépend grandement de leurs possibilités de se déplacer. En l'absence de transport adapté, de nombreux citoyens handicapés font face à la perspective de dépendre toute leur vie des ressources bénévoles ou de la charité d'organismes. Par manque de moyens physiques ou financiers ils ont déjà dû quitter leur coin d'origine pour aller s'installer dans des zones mieux desservies et ainsi y mener une vie tant soit peu active. Les obstacles rencontrés dans la mise sur pied de systèmes sociaux de transport adapté sont nombreux: les fastidieuses opérations préliminaires à la mise sur pied ainsi que les résistances des élus locaux à participer à un tel projet; les difficultés des municipalités à s'entendre entre elles sur des questions de partage de coûts ont eu raison de l'enthousiasme de nombreuses associations de personnes handicapées.

Il y a aussi les chevauchements de territoires de commissions scolaires, municipalités régionales de comté, de centres locaux de services communautaires qui rendent compliqués les regroupements de municipalités. On constate que dans les zones rurales ou semi-urbaines dépourvues de transport en commun, les personnes handicapées hésitent à réclamer un transport qui leur soit exclusif.

Les gens ont vaguement entendu parler de modifications au règlement du taxi, de nouvelles possibilités reliées au transport scolaire, des ressources en transport des établissements du réseau des Affaires Sociales. L'absence de coordination tant organisationnelle que financière empêchent l'utilisation de ces ressources.

4/...

2. À l'intérieur des trois commissions de transport

Les personnes handicapées vivant sur le territoire desservi par les trois commissions de transport disposent à l'heure actuelle de service de transport adapté. Ces services sont gérés par les commissions mais exploités, dans le cas du transport adapté de Laval et de la Rive Sud, par des compagnies privées. Ainsi, les personnes handicapées d'abord reconnues admissibles au transport adapté sont assurées sur réservation ou par abonnement, d'un transport de porte à porte. Les déplacements s'effectuent principalement par des véhicules-fourgonnettes modifiés.

Depuis que ces services existent les usagers ont, à maintes reprises, fait connaître tant aux commissions de transport qu'au ministère des Transports leur insatisfaction face à certains aspects du service.

3. À l'intérieur des municipalités

Quelques autres services de transport adapté existent dans la grande région de Montréal: à St-Jérôme, Granby, St-Hyacinthe, St-Jean et Châteauguay. Un certain nombre sont en train d'être mis sur pied à Valleyfield, Repentigny, Chambly, Sorel. Ce sont de petits services qui desservent une municipalité ou un regroupement de municipalités. De façon générale nous observons qu'il est plus facile de mettre sur pied un service de transport adapté là où existe une certaine forme de transport en commun si rudimentaire soit-il.

De plus, quelques projets n'ont jamais vu le jour, surtout à proximité des territoires desservis par les commissions de transport. Les personnes handicapées y ont renoncé d'elles-mêmes réalisant que le cadre des projets ne pouvait inclure le type de déplacement les intéressant le plus, ceux vers Laval, Longueuil ou Montréal. Il n'y a donc encore

aucune forme de transport adapté à St-Eustache, Ste-Thérèse, Terrebonne. Le seul service de transport adapté existant actuellement à proximité de Montréal est celui de Châteauguay (Mercier). Or ce service offre à ses usagers la possibilité de déplacements quotidiens en direction de Montréal surtout à des fins médicales et de réadaptation. Les déplacements locaux ont la priorité mais les besoins d'un autre type de déplacement n'ont pu être ignorés. Il semble devenir d'ailleurs de plus en plus clair pour tous les gens impliqués dans le dossier que toute forme de transport adapté à proximité de Montréal doit inclure un accès à Montréal.

B. LE TRANSPORT RÉGIONAL

1. Entre les trois commissions de transport

Les citoyens handicapés vivant sur le territoire de la C.U.M. ne peuvent présentement franchir les limites de ce territoire par transport adapté. Alors que l'organisation actuelle du transport en commun régulier permet aux citoyens non-handicapés de la C.U.M. de se rendre sur la Rive Sud ou à Laval; les citoyens handicapés, eux, doivents'arrêter aux ponts, peu importe ce qu'ils ont à faire de l'autre côté. Les services adaptés de Laval et de la Rive Sud transportent leurs résidents jusque sur le territoire de la C.U.M. (à l'intérieur de certaines limites cependant) en exigeant le paiement d'une somme équivalant au double du tarif perçu pour un déplacement local. De nombreux résidents handicapés de Laval et de la Rive Sud se rendent chaque jour sur le territoire de la C.U.M. pour travailler, étudier, se faire soigner ou pour toute autre raison. Ni le Ministère, ni les commissions de transport impliquées, ne semblent douter du droit pour ces citoyens de venir chercher dans un territoire plus riche en ressources celles dont ils ne disposent pas localement.

2. Entre les diverses municipalités

Entre les diverses municipalités, mis à part les services de transport adapté offerts par les trois commissions de transport, il n'y a pas encore dans la région de Montréal de services locaux de transport adapté desservant des territoires contigüs ou presque; cependant le cas risque bientôt de se produire par exemple entre Châteauguay et Beauharnois. Il n'existe pas de cadre permettant des échanges de services entre réseaux de transport adapté. Pourtant il est logique de penser que des besoins de déplacements peuvent exister entre regroupements de municipalités limitrophes mais desservis par des systèmes différents.

3. Accessibilité au centre de Montréal

À l'extérieur du territoire de l'O.R.T. prévu par la proposition gouvernementale un certain nombre de municipalités, dites satellites de Montréal, sont actuellement reliées au centre de la région par les réseaux suburbains des trois commissions de transport. C'est donc dire que, malgré les variations dans la qualité du service de transport en commun dont ils disposent, un bon nombre de citoyens de ces villes, quotidiennement ou à l'occasion, prennent le chemin de Montréal. Or, au cours des deux dernières années, la création de services de transport adapté sur le territoire de plusieurs de ces municipalités a révélé, à ceux qui ne s'en doutaient pas, l'existence d'un grand nombre de personnes handicapées ayant besoin de transport spécial. Du fait même de leur handicap, beaucoup de ces personnes doivent aller chercher dans les grands centres les soins ainsi que les services spécialisés inexistants dans leur localité.

Tant que ces services ne seront pas disponibles sur place: hôpitaux, centres de traitement, établissements d'enseignement supérieur, établissements scolaires spécialisés, services spécialisés d'orthèses-prothèses, centres de réparation de chaises roulantes, des centaines de personnes handicapées auront besoin de franchir les limites de leur localité. Bien qu'ils arrivent souvent à se débrouiller avec les ressources locales pour leur déplacements locaux, ils se trouvent pris au piège de la limite de ces mêmes ressources pour des déplacements à l'échelle régionale.

Les citoyens non-handicapés manifestent leur désir que, sous la juridiction de l'O.R.T., des corridors de desserte soient maintenus entre leurs villes et le coeur de la région de Montréal. Les personnes handicapées sont entièrement d'accord avec cette demande. Par ailleurs, ils veulent que ces corridors de desserte leur soient accessibles d'une façon ou d'une autre.

C. L'ADMISSIBILITÉ UNIVERSELLE

Actuellement, les non-résidents d'une localité ne peuvent utiliser le service de transport adapté de cette même localité. Cette situation empêche de répondre aux multiples besoins de mobilité que connaissent, à l'instar des autres citoyens, les personnes handicapées.

Pourrait-on imaginer, en effet, un citoyen de Québec ou de Toronto ne pouvant utiliser le métro sous prétexte qu'il n'est pas montréalais?

Les personnes handicapées non-résidents de la C.U.M. ne doivent qu'à l'état de non-fonctionnement du comité d'admissibilité au transport adapté de la C.T.C.U.M. de pouvoir utiliser, à l'occasion, ce transport pour effectuer leurs déplacements d'un point à un autre dans l'Île de Montréal.

LA PARTICIPATION DES USAGERS

La méconnaissance de la clientèle et de ses besoins tant diversifiés ont souvent amené les transporteurs à commettre des erreurs coûteuses. Il semble que les services de transport adapté qui ont su le mieux éviter ces erreurs sont ceux développés en collaboration avec le milieu des personnes handicapées.

Malgré les avantages que nous venons de souligner, la proposition gouvernementale demeure très réservée dans l'orientation des services et encore plus réservée en ce qui concerne le transport adapté.

D. LE CADRE FINANCIER

Au niveau de l'organisation locale du transport nous serions portés à conserver le mode de financement actuellement en vigueur. Quant à la répartition des coûts du transport adapté au plan régional elle devra être étudiée par l'O.R.T. en même temps, selon les mêmes règles que la répartition des coûts du transport régulier.

Nous n'amenons, ici, qu'une hypothèse de départ. Une analyse plus approfondie de la problématique nous permettra d'apporter des recommandations plus détaillées et plus opérationnelles. Si on essaie de résumer les besoins en transport pour les personnes handicapées on devrait les regrouper de la manière suivante:

- Pour les gens demeurant à l'intérieur du territoire desservi par les trois commissions de transport: le besoin de pouvoir circuler librement d'un territoire à un autre et à l'intérieur de territoires même s'ils n'en sont pas résidents;

- Pour les gens demeurant dans des municipalités situées en bordure du territoire desservi par les trois commissions de transport: le besoin aussi grand d'aller vers l'île de Montréal que de se déplacer localement;

- Pour les gens de toute la région: le besoin d'un réseau minimal de transport en commun accessible aux personnes à mobilité réduite à l'échelle régionale;

- Pour les gens demeurant dans des territoires dépourvus de services de transport adapté: le besoin de se déplacer localement;

- Pour l'ensemble des personnes handicapées admissibles au transport adapté: le besoin de pouvoir utiliser n'importe quel service de transport adapté;

10/...

III. RECOMMANDATIONS

Les recommandations qui découlent de notre analyse gravitent autour des trois axes suivants:

- Intégration des services de transport adapté entre les différents territoires de services;

- Création de nouveaux systèmes locaux de transport adapté capables de répondre aux réels besoins de déplacement des personnes handicapées;

- Accès pour les personnes handicapées au réseau régional de transport en commun régulier;

CONSIDÉRANT QUE la réforme projetée rationalisera et facilitera les déplacements des usagers du transport en commun sur le territoire des trois commissions de transport, NOUS DEMANDONS QUE:

DES MESURES SOIENT IMMÉDIATEMENT PRISES POUR FACILITER ET RATIONALISER LE DÉPLACEMENT DES PERSONNES HANDICAPÉES SUR CE MÊME TERRITOIRE

L'O.R.T. SE CHARGE DE RÉALISER L'INTÉGRATION INTER-RIVES DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ

A COURT TERME nous entrevoyons deux hypothèses:

Premièrement, amener les personnes handicapées de la C.U.M. à leur destination sur le territoire des deux autres commis-

sions de transport, comme le font déjà en sens inverse, quoique avec certaines restrictions, ces deux autres transporteurs. Cette solution permettra aux personnes handicapées de la C.U.M. d'aller, si elles en ont besoin, vers l'extérieur.

Sur le plan local, les déplacements d'un point à un autre à l'intérieur du même territoire devront être assumés par l'organisme local de transport du territoire concerné.

Deuxièmement, dans l'éventuelle impossibilité juridique pour la C.T.C.U.M. d'aller à l'extérieur de son territoire, celle-ci conduit ses usagers jusqu'à des points de transferts, situés d'un côté ou de l'autre des ponts. Les usagers pourraient alors utiliser le transport adapté de l'autre commission de transport jusqu'à destination sur le territoire de cette dernière en plus d'effectuer leur retour par le même procédé.

À LONG TERME il faudrait envisager une intégration élargie, c'est-à-dire une disponibilité totale des ressources à la grandeur des trois territoires relevant des commissions de transport. Cette intégration tirerait grand avantage d'un système centralisé de réservations téléphoniques et justifierait l'implantation d'un mode de répartition informatisée.

La façon dont se développent ou ne se développent pas les réseaux locaux de transport adapté peut avoir, à plus ou moins long terme, un effet sur les possibilités "d'échanges" sur une base régionale entre réseaux adaptés, NOUS SOUHAITERIONS QUE:

DANS LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVEAUX RÉSEAUX ADAPTÉS, LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS VEILLE À CE QUE LES PLANS DE DÉVELOPPEMENT TIENNENT COMPTE DES POSSIBILITÉS DE RELATIONS AVEC LES AUTRES MUNICIPALITÉS AINSI QU'AVEC MONTRÉAL

NOUS DEMANDONS QUE:

LA POSSIBILITÉ SOIT ACQUISE AUX RÉSEAUX LOCAUX DE TRANSPORT ADAPTÉ SITUÉS À L'INTÉRIEUR DES TROIS COMMISSIONS DE TRANSPORT DE TRANSPORTER DES PERSONNES HANDICAPÉES VERS LAVAL, RIVE SUD OU MONTRÉAL. CECI DEVRA SE FAIRE EN CONSERVANT LA PRIORITÉ AUX DÉPLACEMENTS LOCAUX.

Jusqu'à présent le transport adapté s'est développé localement pour répondre à des besoins locaux. Nous croyons qu'avec la réforme proposée se dégage nettement un concept de réseau régional de transport distinct des réseaux locaux et permettant de satisfaire un autre type de besoins. Ce réseau régional, constitué de lignes suburbaines d'autobus des commissions de transport, de lignes de trains de banlieue et éventuellement de métro de surface (et dans une autre mesure du métro souterrain) est actuellement et éventuellement impraticable pour les personnes handicapées. Parmi les différentes façons d'offrir aux citoyens handicapés l'accès à un transport régional, la plus raisonnable et la plus réaliste ainsi que la plus normalisante serait de leur permettre l'utilisation des différents modes de transport régionaux réguliers. NOUS DEMANDONS QUE:

L'O.R.T. ASSURE AUX PERSONNES HANDICAPÉES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL UN ACCÈS AU RÉSEAU RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN RÉGULIER

Au niveau des autobus: nous demandons que parmi les flottes d'autobus effectuant les liaisons régulières entre les villes satellites et le coeur de la région, il y ait quelques véhicules (deux, trois, quatre) sur chaque ligne qui soient adaptés au transport d'un certain nombre de personnes handicapées (incluant des personnes en fauteuil roulant). Ces véhicules feraient quelques fois par jour, la navette entre, par exemple: Joliette ou St-Jérôme. Ces autobus n'étant pas spécialisés dans le transport des personnes handicapées risqueraient moins de voyager à vide dans un sens ou dans l'autre.

Ces services d'autobus pourraient constituer d'autre part un réseau de base adapté en permettant aux éventuels services locaux de transport adapté de s'y rabattre.

Par rapport aux réseaux de transport rapide: Quant au métro de surface (s'il est construit) nous demandons qu'il soit accessible aux personnes handicapées.

Quant aux lignes de trains de banlieue: nous demandons que toutes les modernisations qui seront effectuées tiennent compte, tant au niveau de l'aménagement des installations que des équipements, des besoins des personnes handicapées.

L'aménagement tant du métro de surface que des trains de banlieue pourrait épargner aux services conventionnels du transport adapté et à leurs passagers des trajets interminables et fort coûteux.

Quant au métro souterrain: nous demandons que le réseau soit examiné de très près en rapport avec les problèmes de transport des personnes à mobilité réduite (handicapées et autres) afin de voir quels correctifs pourraient être apportés pour faciliter le déplacement de ces personnes.

14/...

Sommairement, il faut comprendre que la distribution, telle que proposée par le Gouvernement, en matière de transport en commun régulier, doit aussi s'appliquer, au détail près, à l'organisation du transport adapté.

Conséquemment, l'organisme régional de transport doit voir à mettre sur pied et à coordonner des systèmes de transport adapté régionaux et/ou à voir à l'accessibilité des réseaux existant. Il a la responsabilité de la distribution des coûts et des revenus de ces services.

La municipalité et/ou les municipalités régionales de comté sont responsables de la mise sur pied des services.

Le Gouvernement du Québec continue, comme il le fait maintenant, à s'assurer de la qualité des plans de développement du transport adapté préparés par les municipalités.

Les organismes locaux de transport sont responsables de l'exploitation des services.

IV. CONCLUSION

Le ministère des Transports semble croire que la régionalisation et l'intégration des services de transport adapté devraient être envisagés uniquement lorsque la structuration du transport régulier sera terminé.
Nous sommes loin de partager cet opinion.
Au contraire, nous croyons qu'il est fondamental, tant pour respecter l'esprit même de la Loi 9, que pour tenir vraiment compte des besoins concrets des personnes handicapées, qu'il faille structurer en même temps les deux aspects d'un même système de transport. A défaut d'agir ainsi, on risque de reporter aux calendes grecques la solution à certains problèmes actuels et même à rendre impossible la solution à certains autres.

7MB

CORRECTIONS au mémoire TRANSPORT 2000 QUÉBEC déposé avec le Regroupement des Usagers du Transport Adapté de la CUM inc., l'Association des Usagers des Transports Adaptés aux personnes handicapées de la Rive Sud de Montréal inc.

BIBLIOTHÈQUE
- 6
LÉGISLATURE, QUÉBEC

Madame/Monsieur,

Il s'est glissé quelques erreurs que nous désirons corriger. Pour vous faciliter la lecture, nous avons repris quelques pages au complet. Nous espérons que vous ne perdrez aucun intérêt à nous lire.

Veuillez accepter nos excuses.

Le Comité de rédaction

E R R A T A

En page 4, au premier paragraphe, neuvième ligne, lire:

Les déplacements s'effectuent principalement par véhicules-fourgonnettes modifiés.

- - - - - - - - -

En page 4, au troisième paragraphe, quatrième ligne, lire:

nombre sont en train d'être mis sur pied: à Valleyfield, Repentigny ...

- - - - - - - - -

En page 5, deuxième ligne, lire:

Terrebonne, etc. Le seul service de transport adapté existant

- - - - - - - - -

En page 6, premier paragraphe, sixième ligne, lire:

la Rive Sud ou à Laval, les citoyens handicapés, eux, ...

- - - - - - - - -

En page 6, deuxième paragraphe, lère ligne, lire:

Mis à part les .....

- - - - - - - - -

En page 13, premier paragraphe, huitième ligne, lire:

ple: Joliette ou St-Jérôme en direction de Montréal. Ces autobus...

- - - - - - - - -

En page 14, première ligne, lire:

Sommairement, il faut comprendre que la distribution des responsabilités, telle .....

- - - - - - - - -

EN REMPLACEMENT DE LA PAGE 8

C. L'ADMISSIBILITÉ UNIVERSELLE

Actuellement, les non-résidents d'une localité ne peuvent utiliser le service de transport adapté de cette même localité. Cette situation empêche de répondre aux multiples besoins de mobilité que connaissent, à l'instar des autres citoyens, les personnes handicapées.

Pourrait-on imaginer, en effet, un citoyen de Québec ou de Toronto ne pouvant utiliser le métro sous prétexte qu'il n'est pas montréalais?

Les personnes handicapées non-résidents de la C.U.M. ne doivent qu'à l'état de non-fonctionnement du comité d'admissibilité au transport adapté de la C.T.C.U.M. de pouvoir utiliser, à l'occasion, ce transport pour effectuer leurs déplacements d'un point à un autre dans l'île de Montréal.

LA PARTICIPATION DES USAGERS

La méconnaissance de la clientèle et de ses besoins très diversifiés ont souvent amené les transporteurs à commettre des erreurs coûteuses. Il semble que les services de transport adapté qui ont su le mieux éviter ces erreurs sont ceux qui se sont développés en collaboration avec le milieu des personnes handicapées.

Malgré les avantages que nous venons de souligner, la proposition gouvernementale demeure très réservée sur la participation des usagers dans l'orientation des services et encore plus réservée en ce qui concerne le transport adapté.

EN REMPLACEMENT DE LA PAGE 9

D. LE CADRE FINANCIER

Au niveau de l'organisation locale du transport nous serions portés à conserver le mode de financement actuellement en vigueur. Quant à la répartition des coûts du transport adapté au plan régional elle devra être étudiée par l'O.R.T. en même temps, selon les mêmes règles que la répartition des coûts du transport régulier.

Nous n'amenons, ici, qu'une hypothèse de départ. Une analyse plus approfondie de la problématique nous permettra d'apporter des recommandations plus détaillées et plus opérationnelles.

Si on essaie de résumer les besoins en transport pour les personnes handicapées on devrait les regrouper de la manière suivante:

- Pour les gens demeurant à l'intérieur du territoire desservi par les trois commissions de transport: le besoin de pouvoir circuler librement d'un territoire à un autre et à l'intérieur de territoires même s'ils n'en sont pas résidents;
- Pour les gens demeurant dans des municipalités situées en bordure du territoire desservi par les trois commissions de transport: le besoin aussi grand d'aller vers l'île de Montréal que de se déplacer localement;
- Pour les gens de toute la région: le besoin d'un réseau minimal de transport en commun accessible aux personnes à mobilité réduite à l'échelle régionale;
- Pour les gens demeurant dans des territoires dépourvus de services de transport adapté: le besoin de se déplacer localement;
- Pour l'ensemble des personnes handicapées admissibles au transport adapté: le besoin de pouvoir utiliser n'importe quel service de transport adapté;

EN REMPLACEMENT DE LA PAGE 10

III. RECOMMANDATIONS

Les recommandations qui découlent de notre analyse gravitent autour des trois axes suivants:

- Intégration des services de transport adapté entre les différents territoires de services;
- Création de nouveaux systèmes locaux de transport adapté capables de répondre aux réels besoins de déplacement des personnes handicapées;
- Accès pour les personnes handicapées au réseau régional de transport en commun régulier;

CONSIDÉRANT QUE la réforme projetée rationalisera et facilitera les déplacements des usagers du transport en commun sur le territoire des trois commissions de transport, NOUS DEMANDONS QUE:

DES MESURES SOIENT IMMÉDIATEMENT PRISES POUR FACILITER ET RATIONALISER LE DÉPLACEMENT DES PERSONNES HANDICAPÉES SUR LE TERRITOIRE DES TROIS COMMISSIONS DE TRANSPORT CONCERNÉS

L'O.R.T. SE CHARGE DE RÉALISER L'INTÉGRATION INTER-RIVES DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ

À COURT TERME nous entrevoyons deux hypothèses:

Premièrement, la C.T.C.U.M. conduit les personnes handicapées de la C.U.M. à leur destination sur le territoire des deux autres commissions ....

EN REMPLACEMENT DE LA PAGE 12

NOUS DEMANDONS QUE:

LA POSSIBILITÉ SOIT ACQUISE AUX RÉSEAUX LOCAUX DE TRANSPORT ADAPTÉ SITUÉS À L'EXTÉRIEUR DES TROIS COMMISSIONS DE TRANSPORT DE TRANSPORTER DES PERSONNES HANDICAPÉES VERS LAVAL, RIVE SUD OU MONTRÉAL. CECI DEVRA SE FAIRE EN CONSERVANT LA PRIORITÉ AUX DÉPLACEMENTS LOCAUX.

Jusqu'à présent le transport adapté s'est développé localement pour répondre à des besoins locaux. Nous croyons qu'avec la réforme proposée se dégage nettement un concept de réseau régional de transport distinct des réseaux locaux et permettant de satisfaire un autre type de besoins. Ce réseau régional, constitué de lignes suburbaines d'autobus des commissions de transport, de lignes de trains de banlieue et éventuellement du métro de surface (et dans une autre mesure du métro souterrain) est actuellement et éventuellement impraticable pour les personnes handicapées. Parmi les différentes façons d'offrir aux citoyens handicapés l'accès à un transport régional, la plus raisonnable et la plus réaliste ainsi que la plus normalisante serait de leur permettre l'utilisation des différents modes de transport régionaux réguliers. NOUS DEMANDONS QUE:

L'O.R.T. ASSURE AUX PERSONNES HANDICAPÉES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL UN ACCÈS AU RÉSEAU RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN RÉGULIER